SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 26 (158)

21—28 CZERWCA 1949



WIELKA WYSTAWA MAŁEGO LOTNICTWA

W Szczecinie otwarcie d. 1 czerwca wystawy modelarskiej! Modele latające, redukcyjne i silniczki!

Na drugi dzień po otrzymaniu tej wiadomości byłem już w drodze do nadodrzańskiego grodu Gryfa. Podróż—cóż, tak jak wszystkie długodystansowe „raidy“ kolejowe — nie wpływa dodatnio na samopoczucie pasażera, ale ja byłem w innej sytuacji: jechałem przecież obejrzeć dorobek szczecińskich modelarzy lotniczych. Cóż znaczy więc twarda ławka wagonu kolejowego wobec tego, co spodziewałem się ujrzeć na wystawie!

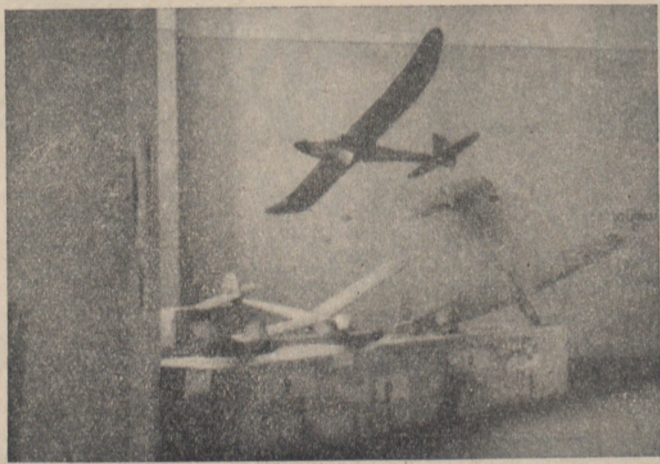
Rzeczywiście, nie zawiodłem się w mych przypuszczeniach. Wystawa, na którą udałem się z jednym z jej organizatorów z ramienia Ligi Lotniczej, ob. Pawłowiczem, mieści się w obszernych salach gmachu Muzeum Morskiego na Wałach Chrobrego. Zgromadziła ona około 60 modeli różnych klas i rodzajów, z czego część była dziełem instruktorów modelarstwa: Cichego, Krzyżana i Kurasza, druga zaś część — wykonana samodzielnie przez uczniów szczecińskich modelarni, prowadzonych przez wyżej wymienionych instruktorów.

Każdy z instruktorów mógł się pochwalić pięknym stoiskiem, grupującym wielką różnorodność eksponatów. Uwagę zwraca estetyczne opracowanie stoisk oraz ich przejrzystość. Wszędzie napisy objaśniające charakter stoiska, przy każdym modelu wyczerpujące dane ogólne i cyfrowe. Umiejętne rozmieszczenie eksponatów i smak, wyrażający się brakiem przeładowania i chaosu — dobrze świadczą o organizatorach.

Do pełnej przejrzystości wystawionych prac walnie przyczyniły się również starannie opracowane rysunki techniczne eksponatów, porozmieszczane na każdym stoisku.

Po wyjściu na pierwsze piętro szerokimi marmurowymi schodami — zwrot w lewo i jesteśmy przy stoisku modelarni wojewódzkiej. Całość eksponatów, to prace uczniów instr. Krzyżana i Kurasza. Jednolicie szarym papierem obite stoły i porozwieszane nad nimi — modele latające szybowców.

W chwili, gdy zbliżaliśmy się do stoiska, minęła nas grupka dziewcząt i



Prace 2-letniej Szkoły Rzemiosł w Szczecinie

chłopców jednej ze szczecińskich szkół podstawowych. Przy samym stoisku modelarz Łączyński, junak „SP“ — z zapałem operując mnogością fachowych terminów objaśniał gromadce harcerek każdy z eksponatów.

Na twarzach słuchaczek malowała się nietajona ciekawość i zainteresowanie.

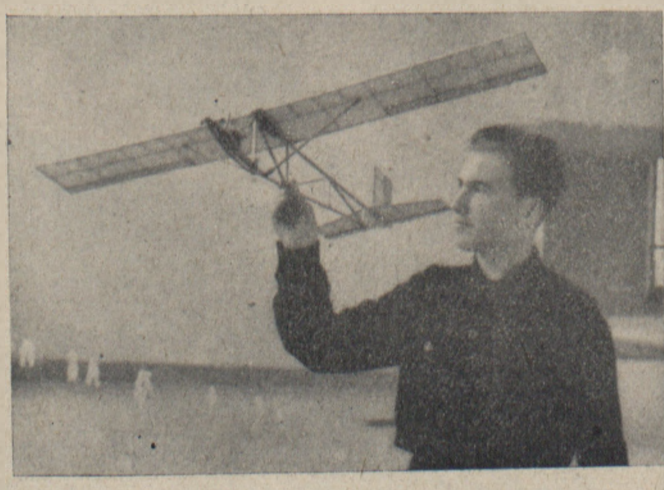
„Wystawa ma ogromne powodzenie wśród młodzieży. Modelarstwo bardzo mocno „chwyciło“ młodych obywateli Szczecina. I nie tylko młodych...“ — mówi z uśmiechem ob. Pawłowicz i dyskretnie zwraca głowę w kąt stoiska, gdzie pochylony nad redukcyjno - latającym modelem szybowca starszy pan studiuje szczegóły po mistrzowsku wykonanej konstrukcji. Dosłownie: studiuje!

Modeli na stoisku — dużo: jest „Gołąb“, jest „Motylek“, wyczynowa „Kawka“, wiele starannie wypracowanych konstrukcji. Ile tu włożono mozolnej pracy, serca i modelarskiego entuzjazmu!

Idziemy dalej. Przed nami stoisko z modelami latającymi, wykonanymi rękami uczniów z modelarni przy 2-letniej Szkole Rzemiosł (instruktor Cichy). Oczom widzów prezentują się pierwszorzędnie opracowane modele latające o tak bliskich i dobrze znanych lotniczej i modelarskiej braci nazwach: na lewo „Sęp“ i „Mucha“, w środku „Bąk“, tam na prawo „Wrona“, spoza której widać piękne kształty „Mewy“.

Zbliżamy się do centralnego punktu wystawy: stoiska modeli redukcyjnych instr. Cichego. Przed obejrzeniem tych w pełni tego słowa znaczeniu perełek wystawy — oglądam stoisko „LOT-u“. Dominuje w nim duży model redukcyjny samolotu komunikacyjnego, wykonany przez instr. Cichego.

Modelarz Łaczyński z modelarni wojewódzkiej z modelem red-latającym



Na ścianach szereg zdjęć, obrazujących pracę i szybki rozwój naszych linii komunikacyjnych. Na stole — rozkłady lotów, broszury propagandowe i wykresy. Stoisko zwarte, umiejętnie dobrany materiał. Uwagę zwraca świetny montaż, przedstawiający za pomocą porównania „samolotu“ Bleriota z nowoczesnym olbrzymem komunikacyjnym — rozwój konstrukcji lotniczych.

A teraz gwóźdź programu — modele redukcyjne samolotów i szybowców w skali 1:50. Wykonawca — instr. Cichy.

Bez żadnej przesady — coś bajecznego. Zachwycony przyglądałem się działowi obrazującemu dorobek powojennej produkcji polskiej: „Szpak-2“, „Żak-1“, „Zuch“, „Sęp“. Wykonanie nadzwyczaj precyzyjne, wierne do najdrobniejszych szczegółów konstrukcji.

Dział następny to modele samolotów wojskowych: Jak-9, Ił-2 i naprawdę wyjątkowej piękności „Peszka“ Pe-2.

Wszędzie dokładne opisy i rysunki techniczne.

Trochę oszołomiony kieruję się do stoiska z pracami uczniów instr. Cichego. Modele redukcyjne w skali 1:33. Stoisko przedstawia obszerne lotnisko z hangarem i wystawionymi samolotami. Co tu mówić: rzetelna praca młodych chłopców, przyszłych techników i konstruktorów polskich.

Na lewo widać gablotki. Mieszczą one silniczki spalinowe do modeli latających. W zwartej grupie widać: samozapłon GADO-5, dalej GADO-3, KRATMO-4, benzynowy silnik instr. Krzyżana o pojemności 14 cm^3, dalej — model latający z silniczkiem odrzutowym, wykonany przez instr. Kurasza. I jeszcze — model na uwięzi Kurasza WK-80.

* * *

Wracając obok rozłożystego „Patyka“ SG-38, rzuciłem okiem na sąsiednią salę, gdzie ulokowano w całej jego okazałości olbrzymiego „Żurawia“. Znów grupy młodzieży. Błyszczące najwyższym zaciekawieniem oczy, z nabożeństwem wyciągnięte ręce, aby chociaż jednym palcem dotknąć tych cudów, zasłuchane w słowa informatora twarze.

Ci chłopcy wyniosą stąd niezapomniane wrażenia. Ich wzięło lotnictwo.

Mnie... również. Już dawno. **J. Z.**

MÓJ PIERWSZY MESSERSCHMITT

plk. gw. ALEKSANDER POKRYSZKIN
Trzykrotny Bohater ZSRR

W dniu 22 czerwca 1941 roku Niemcy rozpoczęli planową, przemyślaną od dawna „operację Barbarossa", operację, której celem było całkowite opanowanie Związku Radzieckiego — włączenie go pod panowanie hitlerowskiego faszyzmu. W dniu tym Niemcy rozpoczęli olbrzymie natarcie na froncie o długości 2 000 kilometrów od Oceanu Lodowatego do Morza Czarnego.

Związek Radziecki został zdradziecko napadnięty. Atak hitlerowców był silny. Niemcy byli pewni zwycięstwa. Jednak człowiek radziecki, wychowany w ustroju socjalistycznym, nie załamał się. Przeprowadzono planową ewakuację zagrożonych terenów, powstał masowy, potężny ruch partyzancki na obszarach okupowanych, koncentrowano siły zbrojne — rozpoczęła się obrona Europy i świata przed hitlerowskim barbarzyństwem.

Minęło osiem lat od tego historycznego wydarzenia. Pamiętamy butę Niemców, tablice z mapą ZSRR, mające obrazować zwycięstwo Hitlera, pamiętamy tysiące czołgów, pociągów i samolotów w ciągłym marszu na Wschód. Pamiętamy nasze trwożne oczekiwanie na rozwój wypadków, wzmożoną akcję antypolską okupanta, łapanki i obozy, terror i śmierć, mające zapobiec tworzeniu się na naszych ziemiach partyzantki utrudniającej i przeszkadzającej w docieraniu żołnierzy niemieckich i sprzętu wojennego na front wschodni.

Z perspektywy minionych lat łatwo sobie przypomnieć tych samych Niemców, jak powracali z frontu wschodniego, ich paniczną ucieczkę i wreszcie Stalingrad — Berlin i wspaniałe zwycięstwo Armii Radzieckiej i radzieckiego ustroju.

Poniżej zamieszczamy wyjątek z notatnika najlepszego pilota ZSRR, Aleksandra Pokryszkina, w którym opisuje on swoją pierwszą walkę powietrzną z najeźdźcą hitlerowskim. Dzięki takim pilotom i żołnierzom jak Pokryszkin, dzięki bohaterstwu całego narodu radzieckiego możemy dzisiaj uczyć się i pracować, szkolić w szybownictwie i budować samoloty, korzystać z dobrodziejstw kultury w państwie ludowym.

...Od wiosny czterdziestego pierwszego roku jednostka nasza stała na granicy nad Prutem. I oto razu pewnego o świcie padł rozkaz:

— Start!

Było to 22 czerwca...

Wybiła godzina, w której każdy radziecki lotnik w ciężkich walkach z wrogiem miał wykazać swoją wierność Ojczyźnie.

Mój klucz od razu otrzymał zadanie — osłaniać grupę bombowców, lecących za Prut. Pod skrzydłami maszyn zabłysła graniczna rzeka. Przed nami cel. Prowadzący samolot przeszedł w nurkowanie, za nim poszły pozostałe. Bombardierzy wyrzucili bomby z samolotu i wzięli kurs powrotny na swoje lotnisko.

W czasie całego lotu wytężałem wzrok szukając samolotów wroga. Lecz przestrzeń na naszej trasie była wolna. Lotnictwo nieprzyjaciela operowało w innym rejonie.

Byłem trochę rozczarowany tak zwyczajnym zakończeniem pierwszego lotu bojowego. Ani jednego spotkania z przeciwnikiem!

Drugi dzień wojny był dla mnie pamiętny. We dwóch z pilotem Semionowem polecieliśmy na rozpoznanie pod Jassy, gdzie znajdowało się niemieckie lotnisko. Zbliżając się do miasta, spotkaliśmy pięć „Messerschmittów", lecących na kursie spotkaniowym: trzy w dole, dwa w górze. Byłem młody, pełen zapału i nie wahałem się ani sekundy. Umówionym machaniem skrzydłami dałem znak Semionowowi: atakuję!

Latałem wtedy na „Migu". Była to maszyna wytrzymała, doskonale nadająca się do walki — na dużej wysokości jej szybkość i zwrotność wzrastała. Pamiętam, jak szybko pracowała moja myśl w czasie tego pierwszego spotkania z przeciwnikiem. Błyskawicznie powziąłem plan walki. Semionow miał zadanie przykrywać mnie; co do tego umówiliśmy się jeszcze na ziemi.

Nabierając wysokości, wyszedłem naprzeciw samolotów Niemców, które leciały niżej pozostałych. Żółty, z obciętymi skrzydłami samolot wyprysnął w górę przed samym nosem mojego „Miga". Wykonałem zawrót i znalazłem się za nim.

W tym momencie jeden z „messerów", idących górą, zaczął wchodzić mi na ogon. Białe smugi pocisków przeszły całkiem blisko. Gwałtownie, aż mi w oczach pociemniało, wyrwałem maszynę w górę i w ten sposób odczepiłem się od przeciwnika. Nie był on w stanie wykonać równie ostrego manewru. Obejrzawszy się, stwierdziłem, że Semionow wychodzi z walki. Jak się później okazało — zaczął mu przerywać silnik.

Nurkując, zwaliłem się na najbliższego „Messerschmitta" i z bliskiej odległości wypuściłem serię. Zapalił się i runął w dół. Spojrzenie moje, które mu towarzyszyło, o mało nie kosztowało mnie życia. Jeszcze jeden Niemiec podszedł do mnie z tyłu. Gwałtowne uderzenia pocisków wroga rozerwały pokrycie lewego skrzydła i uszkodziły zbiornik benzynowy. Samolot przewrócił się na plecy. Przywróciwszy go do normalnego położenia, próbowałem prowadzić dalej walkę, lecz maszyna słabo reagowała na stery. Trzeba było wychodzić z walki. Ostrym ślizgiem zszedłem w dół, przycisnąłem się do samej niemal ziemi i, czując jak samolot traci stateczność, ciągnąłem do swego lotniska. Wylądowałem, jak zwykle, podkołowałem według wszelkich przepisów na swoje miejsce i, wyłączywszy silnik, wyciągnąłem się na opancerzonym oparciu siedzenia. Strasznie chciało mi się pić. Do mojego „Miga" biegli ludzie. Biegł również Semionow.

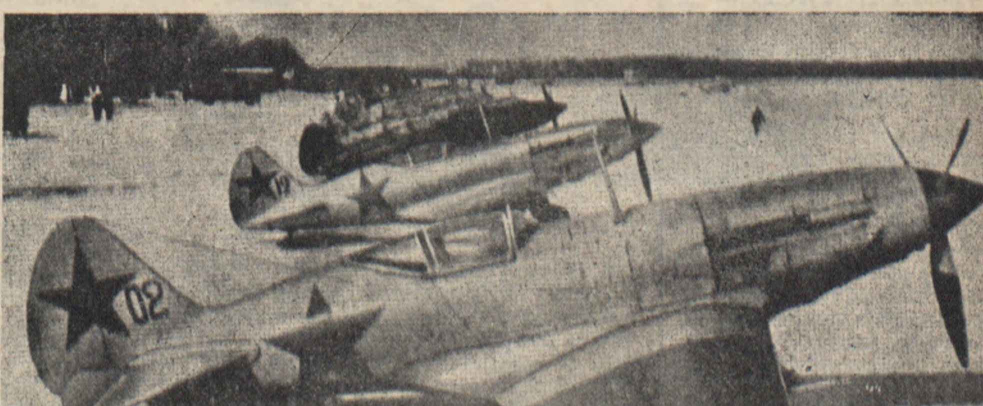
— Żyjesz! Przecież cię trafili, widziałem jak twój samolot się palił! — krzyknął wzburzony.

Semionow przyleciał wcześniej i opowiedział wszystkim, że zostałem strącony i jak kamień poleciałem w dół. Koledzy otoczyli mnie. Wszystkich interesował przebieg walki. A ja, jak czynią to zwykle lotnicy, ruchami rąk przedstawiłem im sytuację, atak „Messerschmitta" i ślizg na skrzydło.

To był mój pierwszy Niemiec. Pierwszy, którego zestrzeliłem. Chciałem zostać

(d. c. na str. 280)

Eskadra samolotów Mig-3, używanych w pierwszym okresie wojny



sam i zanalizować swoje przeżycia.

Inni piloci również odnieśli zwycięstwa w tym samym dniu.

Lotnictwo nasze przeżywało wtedy ciężki okres. Hitlerowcy skierowali przeciwko nam prawie całą swoją potęgę powietrzną — tysiące i tysiące samolotów.

Liczne eskadry bombowców wroga przemierzały niebo, zrzucając bomby na nasze wojska, miasta, na ludność cywilną. Operowały w bardzo głębokiej strefie — trzysta, czterysta, miejscami nawet pięćset kilometrów od linii frontu. Myśliwce niemieckie całymi stadami chodziły nad naszymi wojskami i lotniskami, próbując zapewnić sobie na zawsze chwilową przewagę liczebną w powietrzu, osiągniętą w rezultacie niespodziewanego i zdradzieckiego ataku.

Lotnicy radzieccy musieli odpierać naloty niemieckich bombowców, walczyć z niemieckim lotnictwem myśliwskim, prowadzić rozpoznanie i współdziałając z własnymi wojskami naziemnymi, dokonywać nalotów na kolumny pancerne wroga.

Sytuację utrudniało jeszcze to, że każdy samolot walczący na froncie był w owym czasie drogi. Wiedzieliśmy, że uzupełnić stan ilościowy samolotów jest teraz bardzo trudno. Liczne fabryki i zakłady lotnicze ewakuowały się w głąb kraju. Potrzebny był czas, aby mogły przystosować się do produkcji w nowych warunkach i dostarczyć na front nowe samoloty. Czas! Czas ten lotnicy nasi, jak i wszyscy żołnierze Armii Radzieckiej zdobywali w zaciętych starciach z wrogiem, powstrzymując przeciwnika często za cenę własnego życia.

Kto był na froncie trzeciego lipca czterdziestego pierwszego roku, dobrze zapamiętał ten dzień. W dniu tym, po raz pierwszy od wybuchu wojny Stalin rozmawiał z narodem radzieckim. Przemawiał jak serdeczny przyjaciel i towarzysz, jak wódz, jak ojciec, zwracając się do radzieckiego człowieka — do tego z północy i z południa, z Moskwy i Dalekiego Wschodu. Głęboko w sercu każdego z nas utkwiły Jego słowa o tym, co robić, by zażegnać niebezpieczeństwo, które zawisło nad naszą Ojczyzną, co trzeba uczynić, by rozbić wroga.

POLSKA I POKÓJ

Codziennie z całego kraju napływają meldunki o dalszym rozwoju ruchu współzawodnictwa, o oszczędnościach poczynionych w różnych gałęziach gospodarki, o usprawnieniu komunikacji. Z każdym dniem zwiększa się ilość i jakość produkcji przemysłowej i rolnej. Na wszystkich odcinkach naszego życia wre wytężona praca. Setki chłopców i dziewcząt buduje w szeregach lotniczej „Służby Polsce" skrzydła Polski Ludowej. Nie wątpię, że znacie już tych bohaterów pracy, których nazwiska są na ustach wszystkich Polaków — rekordzistów naszego budownictwa.

W fabryce, warsztacie — na wsi i w mieście — w gabinecie uczonego i pracowni artysty wykuwa się lepsze jutro naszej Ludowej Ojczyzny.

Idziemy szybko naprzód. Odbudowujemy i budujemy. Maszerujemy w przyszłość — w lepsze, jaśniejsze życie.

Nasza codzienna wytrwała praca jest decydującym ogniwem w walce o pokój, jest nieodłącznie związana z walką o pokój na całym świecie.

Pokoju nie można kupić. O jego utrwalenie trzeba walczyć wytrwale i codziennie. Pracując lepiej, szybciej i oszczędniej, rozwijamy i wzmacniamy naszą gospodarkę, jej siłę gospodarczą i obronną — rozwijamy i wzmacniamy równocześnie siły pokoju.

Niedawno delegaci, reprezentujący trzy i pół miliona ludzi pracy, zrzeszonych w Związkach Zawodowych, obradowali w Warszawie na II Kongresie Zw. Zaw. nad wzmocnieniem światowego frontu pokoju, nad przyspieszeniem naszego marszu do dobrobytu i sprawiedliwości społecznej, nad likwidacją w mieście i na wsi wyzysku człowieka przez człowieka. Kongres ten był zarówno manifestacją jedności całej klasy robotniczej, jak i wielką naradą wytwórczą. Uchwały Kongresu jasno i wyraźnie określały, że walka o pokój prowadzona przez Związki Zawodowe wspólnie z innymi organizacjami nie może się ograniczać tylko do deklaracji i formuł, lecz musi również zmierzać do spotęgowania wysiłku produkcyjnego wszystkich ludzi pracy.

Związki Zawodowe są najbardziej masową organizacją polskiej klasy robotniczej, mobilizującą masy pracujące kraju do walki o realizację zadań stojących przed naszym państwem — są potężną siłą w zmaganiach o utrwalenie pokoju.

Kongres Pokoju w Paryżu i Pradze, który był początkiem planowej akcji 600 milionów ludzi pragnących pokoju, odbił się wielkim echem także w Polsce.

Powstał u nas Polski Komitet Obrońców Pokoju. Na pierwszym zebraniu Komitetu delegaci polscy, przybyli z Paryża i Pragi, dzieląc się swymi wrażeniami, podkreślali ogromną rolę Związku Radzieckiego i państw demokracji ludowej w światowej walce o powszechny pokój. Uchwalono rezolucję, w której zebrani stwierdzili dalszy ogromny wzrost ruchu w obronie pokoju na całym świecie. Podkreślili, że wytężona praca nad dalszym rozwojem naszej produkcji przemysłowej i rolnej, że rozwój nauki, kultury, pogłębienia przyjaźni ze Związkiem Radzieckim i krajami demokracji ludowej, praca nad wzmocnieniem obronności naszego kraju — wzmocnią Polskę, a tym samym powiększą nasz wkład do walki narodów o postęp i utrwalenie pokoju.

W odpowiedzi na rezolucję, na terenie całego kraju powstały wojewódzkie, powiatowe i gminne Komitety Obrońców Pokoju, które mobilizują energię i zapał wszystkich ludzi pracy dla utrwalenia pokoju.

Dla wszystkich uczciwych i szlachetnych ludzi walka o pokój jest dziś równoznaczna z walką o wolność i postęp człowieka. Każdy, kto pracuje dla szczęścia i pomyślności ludu, kto pragnie lepszego jutra dla Polski, jest obrońcą pokoju i demokracji.

Wokół polskich mas pracujących z klasą robotniczą na czele skupia się dziś olbrzymia większość narodu. Polska zjednoczyła się w walce o pokój z milionami ludzi całego świata.

(kon)

LOTNICY WOJSKOWI NA WSI



ZMP-owcy wojskowi jednostki lotniczej postanowili zorganizować grupę remontową i wyruszyć na wieś do ośrodka maszynowego, aby na miejscu odremontować maszyny rolnicze. W niedzielę wyjechali z orkiestrą do wsi Stare Pole, w pow. Malbork. Byli to technicy i mechanicy lotniczy, którzy doskonale znali budowę traktorów. Bezpośrednio po przyjeździe przystąpili z zapałem do pracy, a robota „paliła im się w rękach". Wiejski ośrodek maszynowy posiadał trzy traktory, z których dwa były niezdatne do użytku. Cóż to jednak znaczy dla ludzi, którzy doskonale znają swój fach, z których część pochodzi ze wsi i którzy wiedzą, jaką korzyść dają maszyny rolnicze w gospodarstwie wiejskim. Po kilku godzinach pracy, traktory działały bez zarzutu. Ale jeszcze na tym nie koniec. Naprawiono silnik elektryczny o mocy 45 KM, używany do napędu sieczkarń, młocarni itp. Oprócz tych poważnych remontów wykonano szereg mniejszych — spawając i doprowadzając do stanu używalności grabiarki, żniwiarki, maszyny do sortowania siana i wiele inny narzędzi rolniczych.

Mieszkańcy wsi z całym uznaniem wyrażają się o wynikach pracy i śmieli się z tych, którzy chcieli się zakładać o to, czy traktory będą chciały pracować. W tym samym czasie lekarz jednostki udzielił 24 pacjentom bezpłatnej pomocy lekarskiej.

Po południu zorganizowano zabawę ludową w świetlicy cukrowni. W czasie przerw występował chór, zbierając burzliwe oklaski. Po zabawie tanecznej jeden z oficerów wygłosił referat na temat „Aktualne zagadnienia wsi", a wieczorem wyświetlono film pt. „Goal".

Odjeżdżających lotników żegnano z wielką sympatią. 70-letnia mieszkanka wsi powiedziała: „Jak żyję, jeszcze nie widziałam, aby wojsko pomagało nam, chłopom".

Oczywiście, że nie mogła tego widzieć. Wojsko nasze, Wojsko Polski Ludowej samo pochodzi z ludu i jest z nim ściśle związane.

Lotnicy biorą czynny udział w realizowaniu hasła — Wojsko z ludem — lud z Wojskiem.

EKRA

RECEPTA:

JAK ROBIĆ „CUDA"? CZYLI JAK WYGLĄDA UCZCIWA PRACA?

Poznań pierwszy w Polsce zameldował o wykonaniu przewidzianego na miesiąc maj planu lotów szybowcowych. Już w dniu 16 maja szybownicy poznańscy wykonali 100% godzin lotu na miesiąc maj, a więc na 15 dni przed terminem!

Meldunek Aeroklubu Poznańskiego jest pierwszym atakiem na froncie wielkiego wyścigu o miano najlepszego aeroklubu polskiego. Pierwszym — po którym ruszyła lawina dalszych meldunków: 100%, 250%, 300% normy!

To nie przesada. W chwili, gdy piszę te słowa doszła już do nas wiadomość, że Aeroklub Ostrowski wylata w maju ponad 300% planu godzin lotu na szybowcach.

W redakcji zawrzało. Długo się nie namyślałem miejsce korespondenta jest zawsze tam, gdzie gorąco. O tym, że na froncie współzawodnictwa między aeroklubami jest coraz goręcej — nie było już najmniejszej wątpliwości. Front ruszył z wielką przebojową siłą.

* * *

Pośpieszny pociąg wiózł mnie w czeluściach nocy w kierunku Poznania. Zachodziłem w głowę, w jaki sposób poznańscy piloci szybowcowi osiągnęli swój piękny wynik. „Może wzięli się na sposób i wynik zrobiło dwóch — trzech najlepszych pilotów? Trzeba to dokładnie zbadać, nic nie ukryją przede mną!" — szykowałem się do wizyty w Aeroklubie.

Rankiem następnego dnia maszerowałem w kierunku lotniska w Kobylnicy. Pierwszy kilometr przeszedł mi jako - tako, choć słońce piekło bezlitośnie, zato drugi...

Drugi kilometr zaczął się pod znakiem... „Sępa".

Smukłą sylwetkę wyczynowej maszyny spostrzegłem w chwili, gdy po odczepieniu z linki poczęła krążyć nad wschodnim skrajem lotniska.

„Ci nie tracą czasu!" — pomyślałem i przyśpieszyłem kroku.

* * *

Instruktor Patocki spojrzał na mnie przeciągle i dyskretnie się uśmiechnął: „Pytacie, kolego, jak myśmy to zrobili? — Ot, po prostu i „bez cudów", latało się uczciwie, nic więcej."

Nie bardzo wierzyłem mu, a raczej— podejrzewałem, że zataja przede mną ów tajemniczy „sposób", prowadzący do uzyskania w dwukrotnie krótszym czasie zaplanowanej normy lotów.

Z kolei — ja się tajemniczo uśmiechnąłem i razem orzekliśmy, że „idziemy do biura!". Po drodze dowiedziałem się, że Rzadkowo zabrało Aeroklubowi ściągarkę, że spadochrony, które już dawno zabrano do Warszawy w celu przeglądu — dotychczas jeszcze nie mogą znaleźć powrotnej drogi, że... co tu mówić, dużo jest uprzykrzających życie trudności.

„Rzeczywiście — brak ściągarki i spadochronów w żadnym wypadku nie mógł wpłynąć dodatnio na osiągnięcie dobrych wyników, więc — tymbardziej: jak oni wyrobili ten wynik?" — plątało mi się po głowie.

Ruszyliśmy w stronę biura aeroklubu, mijając z lewej strony okazały hangar pełen sprzętu (obejrzałem wszystko później).

W biurze ujrzałem „nagą prawdę" historii poznańskiego wyczynu. Przemówiły do mnie po prostu wykazy lotów poznańskich pilotów szybowcowych, suche, bezstronne cyfry.

A więc: w ciągu maja brało udział w treningach szybowcowych 16,8% pilotów Aeroklubu. Wylatali oni 181,8% przewidzianej normy godzin lotów szybowcowych na ten miesiąc.

Przyjrzałem się bliżej zestawieniu lotów: żadnych „rekordowych" wyczynów na czas. Wszyscy dali od siebie do ogólnego wyniku to, na co ich było stać: zarówno piloci wyszkoleni w ubiegłym roku przez SP, jak i starsi ich koledzy klubowi.

Zainteresowałem się najlepszymi czasami: na pierwszym miejscu ulokował się Tadeusz Pawlikowski. Jest to uczeń liceum, członek ZMP. Wyszkolony w r. 1946 — ma już na swym koncie wylatanych od początku r. 1948 47 godz. 30 min. i posiada p. kat. „D".

„Dobrze, pokażcie drugiego i trzeciego" — zwróciłem się do instruktora.

Ten drugi to Tadeusz Szymczak, również uczeń liceum, posiadacz p. kat. „C" i członek ZMP. Od początku roku 1948 wylatał do końca maja 31 godz. 03 min.

„A ten trzeci?" — „Trzeci, to Tadeusz Hoffa, członek ZMP, mechanik precyzyjny, pilot motorowy i szybownik jednocześnie" — odrzekł instr. Patocki.

Trójka Tadeuszów, walcząc ambitnie o cenne minuty, ulokowała się w czołówce pilotów klubu, pociągając za sobą innych kolegów: Tadeusza (!!) Lisowskiego, Alojzego Patockiego, Mieczysława Dembickiego, Stefana Dembskiego i wielu, wielu innych.

„Odkryłem Amerykę!" To... nic innego, tylko uczciwa, solidna praca całego zespołu klubowego?!"

Instruktor roześmiał się od ucha do ucha i potwierdził moje słowa: „Tak, to nasze wspólne dzieło, bez żadnych „cudów". To — latanie od rana do wieczora, z zapałem, z sercem. Do 15 maja wykonywaliśmy dziennie przeciętnie 41 startów. Osiągnęliśmy 13 wysokości ponad 1 000 m i jedną ponad 2 000 m. Teraz — usadzili nas, zabierając ściągarkę. Gdzież tu myśleć o dobrym lataniu!"

Jak wynikło z dalszej rozmowy, ściągarka powędrowała do Rzadkowa, zatruwając swą nieobecnością życie pilotom Aeroklubu Poznańskiego. W perspektywie widniała groźba „położenia" lotów.

Ale od czego głowa na karku? Już w parę dni po zabraniu ściągarki instruktor motorowy Szymański wyszperał nowiutki silniczek, zaś pracownicy warsztatów podjęli się zmontować w godzinach pozasłużbowych całą, własnego pomysłu ściągarkę.

„Latanie było, jest i musi być" — orzekli wszyscy. Sądząc po zapale i naprawdę silnej woli latania u poznańczyków — latanie będzie i to coraz lepsze!

* * *

Trzeba było się żegnać z sympatycznymi szybownikami Poznania. Silny uścisk dłoni, szczere, rozpromienione szerokim uśmiechem twarze. I słowa zapewnienia: „Bądźcie pewni, nie damy się wyprzedzić! Dopiero teraz pokażemy, co potrafimy!".

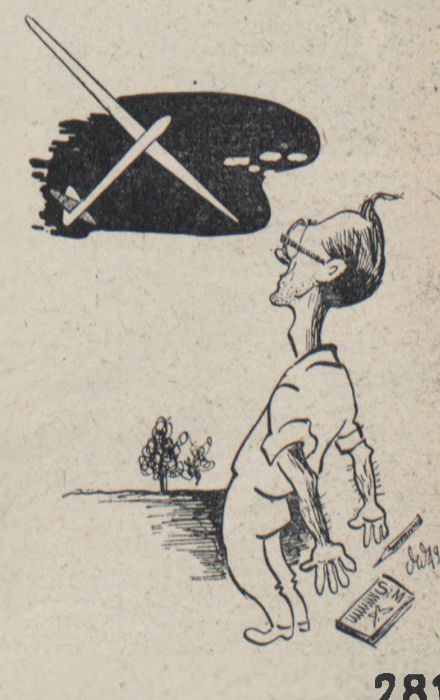
Jerzy Zarębski

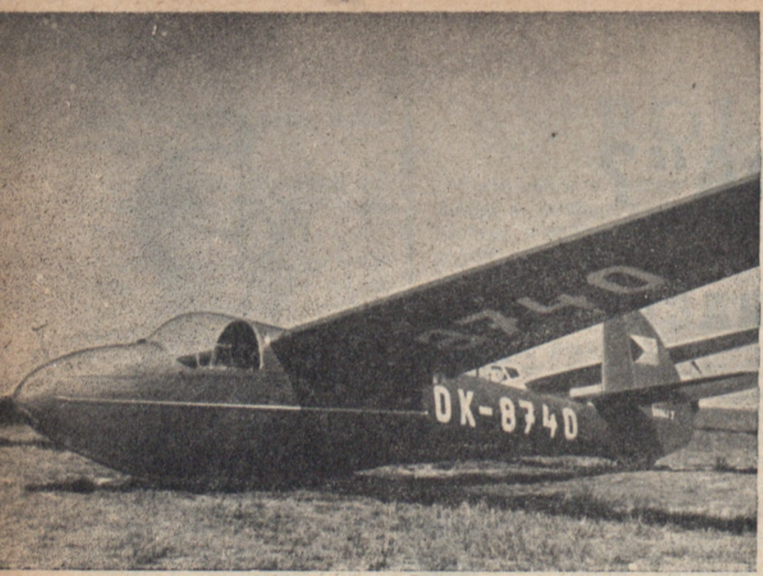


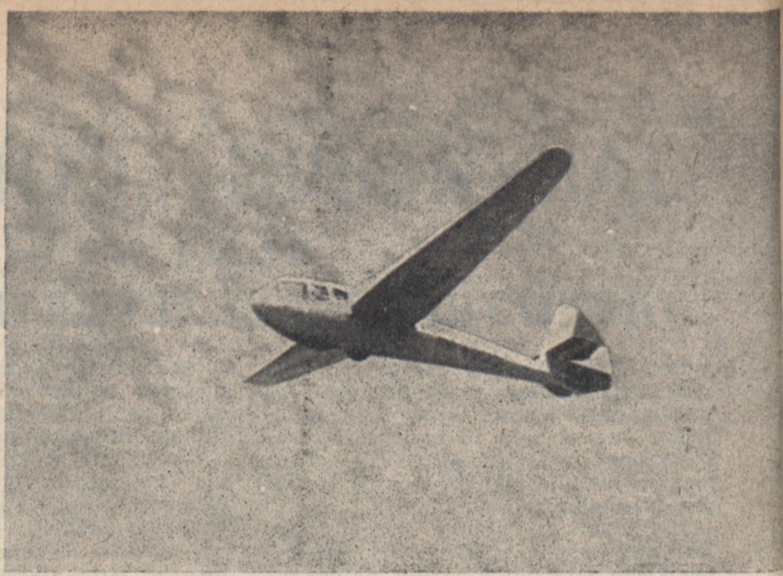
— Pytacie, Kolego, jak myśmy to zrobili?
— Po prostu, bez cudów.

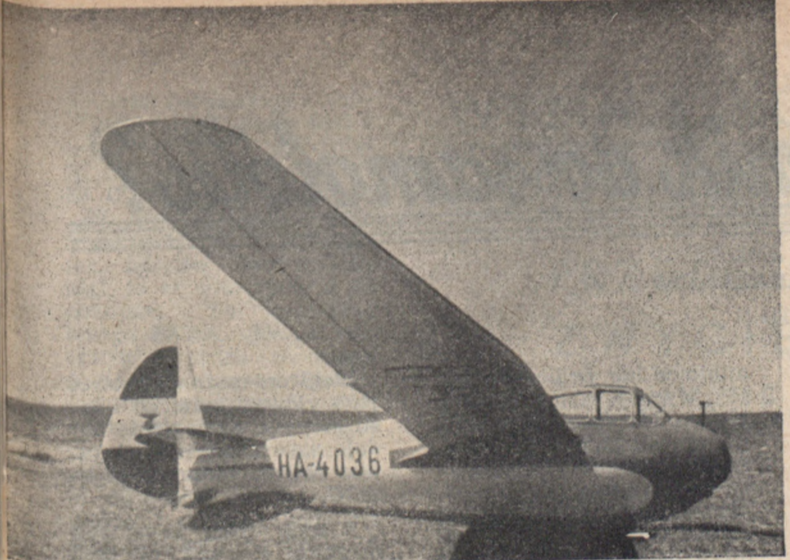
Od Redakcji

Wyjaśniamy, że Aeroklub Poznański zameldował jako pierwszy o wykonaniu planu lotów na miesiąc maj. Jednakże Aeroklub Ostrowski wykonał w tym samym miesiącu większą część planu, tak miesięcznego jak i rocznego.









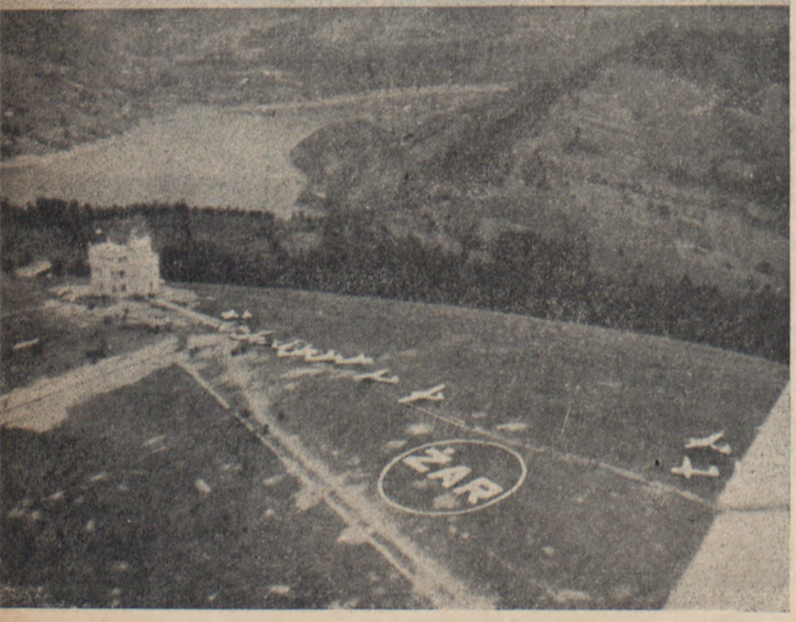


WSPÓŁZAWODNICTWO BRATNICH NARODÓW

Na zdjęciach u dołu: Goście zagraniczni zapoznają się z naszymi najlepszymi szybownikami. Na zdjęciu widzimy od lewej sekretarza generalnego Aeroklubu Czechosłowackiej Republiki, O. Svaricka, delegata Centralnego Aeroklubu ZSRR, Frołowa, pilota Zientka, który rozmawia z sekretarzem generalnym ARP, mjr. Przymanowskim oraz z drugim członkiem delegacji radzieckiej, Skobarichinem.

Na dolnym zdjęciu — Żar w dniu otwarcia zawodów. Szybowce oczekują na pierwszy start.





Z Międzynar. Zawodów Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej

Zawody Szybowcowe Państw Demokracji Ludowej trwają. Dziewiętnastu pilotów czterech krajów walczy o miano najlepszego. Ale nie to współzawodnictwo stanowi najgłębszy sens zawodów. Na tych zawodach szybownicy zaprzyjaźnionych krajów zacieśniają więzy braterstwa i współpracy. Gdzież bowiem lepiej można się zapoznać, bardziej zaprzyjaźnić jak w szlachetnym współzawodnictwie?

Widziałem taką scenę: nasz Tadzio Góra siedzi na uboczu z młodym zawodnikiem bułgarskim, Petrem Petrunovem. W dziwacznej plątaninie języka ukraińskiego, polskiego i rosyjskiego objaśnia mu najbliższe zadanie. Daje rady i wskazówki. Młody Bułgar słucha uważnie, zapisuje. Żaden z zawodników nie kryje tu zazdrośnie dla siebie swoich sekretów i tajemnic. Polacy pomagają Czechom, Czesi — Węgrom, każdy każdemu. Ten serdeczny, koleżeński stosunek pomiędzy zawodnikami odsuwa na dalszy plan najważniejsze, zdawałoby się, zagadnienie: **KTO ZWYCIĘŻY?**

Przybyli na Zawody dwaj delegaci Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa ob. ob. Skobarichin i Frołow. Przywieźli nam serdeczne, przyjacielskie pozdrowienia od szybowników i pilotów silnikowych wielkiego Kraju Rad. Aeroklub im. Czkałowa cieszy się z nawiązania ściślejszego kontaktu z naszym lotnictwem sportowym. Niestety, w tym roku szybownicy radzieccy nie mogli jeszcze wziąć udziału w naszych zawodach. Zbyt późno nadeszło nasze zaproszenie, w ZSRR odbywają się właśnie zawody eliminacyjne. Ale za to w przyszłym roku będą na pewno!

Parę słów o przebiegu samych zawodów: konkurencje są trudne. Ten fakt najlepiej świadczy o wysokim poziomie zawodów i zawodników. Utrudniają jeszcze wykonanie zadania nieodpowiednie warunki meteorologiczne. Przelot po trasie trójkątnej był prawdziwą rewelacją. W jednym dniu padły 3 rekordy, w tej liczbie jeden międzynarodowy. Kempówna ustanowiła międzynarodowy i absolutny rekord Polski, zawodnik Haza rekord czechosłowacki. Po tej konkurencji Kempówna uplasowała się na pierwszym miejscu, tuż przed Zientkiem i Hazą (CSR).

Po kilkudniowej przymusowej przerwie (ze względu na nieodpowiednią pogodę) odbyła się 13 bm. konkurencja lokalna: wyścig na trasie 4 × 40 km, połączony z lotem na wysokość. Punktowane: czas wykonywania zadania i maksymalna osiągnięta wysokość. Jako lokalna — konkurencja ta nie była punktowana zbyt wysoko. Zwyciężył w niej Purok (CSR) — 91 punktów przed Górą (88 pkt.), Svabem (CSR) 82 pkt. i Kempówną (80 pkt.). Przesunięcia w ogólnych wynikach po czwartej konkurencji są nieznaczne i zaczynają się dopiero od czwartego miejsca, które po Figwerze objął Góra.

Goście nasi są zachwyceni Żarem. Dziwią się, że tak zniszczony kraj zdołał wybudować tak wspaniały obiekt, jakim jest Żar. A my dumni jesteśmy z Żaru, bo jest on jednym z wielu dowodów troski i opieki, jaką ludowe państwo otacza nasze lotnictwo sportowe.

W dni nielotne zagraniczni goście zwiedzali okolice Żaru. Obejrzeli Warsztaty Doświadczalne IS-u, biuro konstrukcyjne, lotnictwo Aleksandrowice. Wstrząsające wrażenie wywarł na nich obóz śmierci w Oświęcimiu. Oto, do czego prowadzą — faszyści i wojna. „Nigdy więcej wojny!" — to zdanie można było wyczytać w oczach Rosjan i Czechów, Węgrów, Bułgarów i Polaków. Wszystkimi siłami walczyć będziemy o pokój!

Zawody trwają, jeszcze mocniej zawiązują się więzy braterstwa i przyjaźni krajów demokracji ludowej. Wspólny jest nasz cel, wspólna droga. Pokój i socjalizm!

W środę dnia 15 czerwca br. odbyła się na Żarze w ramach Zawodów Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej ważna konkurencja: przelot docelowy szybkościowy na trasie 100 km Żar — Tęgoborze.

Pierwsze miejsce zajął w tym dniu zawodnik czechosłowacki Plesko, uzyskując 255 pkt. Przeleciał on trasę Żar — Tęgoborze w bardzo dobrym czasie 117 min., z szybkością przeciętną 51 km/godz. Wynikiem tym Plesko ustanowił rekord Czechosłowacji.

Drugie, trzecie i czwarte miejsca zajęli również piloci czechosłowaccy: Haza — 220 pkt., Svinka — 206 pkt., Sebesta — 185 pkt. Piąty był Polak, Tadeusz Góra — 178 pkt., szósty — również Polak, Jacek Figwer (nasz najlepszy junior) — 172 pkt., siódmy Węgier Hepper — 166 pkt., ósma jedynaczka Zawodów Irena Kempówna — 164 pkt., dziewiąty Węgier Mezö — 150 pkt., dziesiąty Węgier Nagy — 63 pkt.

Łączna suma punktów, ze wszystkich do dnia 15 czerwca włącznie wykonanych konkurencji, przedstawia się następująco: 1. Kempówna (P) — 755 pkt.; 2. Haza (CSR) — 660 pkt.; 3. Zientek (P) — 627 pkt.; 4. Góra (P) — 581 pkt.; 5. Figwer (P) — 563 pkt.; 6. Svinka (CSR) — 534 pkt.; 7. Sebesta (CSR) — 530 pkt.; 8. Hepper (W) — 505 pkt.; 9. Purok (CSR) — 455 pkt.; 10. Svab (CSR) — 339 pkt.; 11. Plesko (CSR) — 310 pkt.; 12. Karsoy (W) — 270 pkt.; 13. Mezö (W) — 269 pkt.; 14. Witkowski (P) — 217 pkt.; 15. Adamski (P) — 210 pkt.; 16. Legenyei (W) — 178 pkt.; 17. Nagy (W) — 139 pkt.; 18. Niżnik (P) 57 pkt.; 19. Petrunov (B) — 48 pkt.

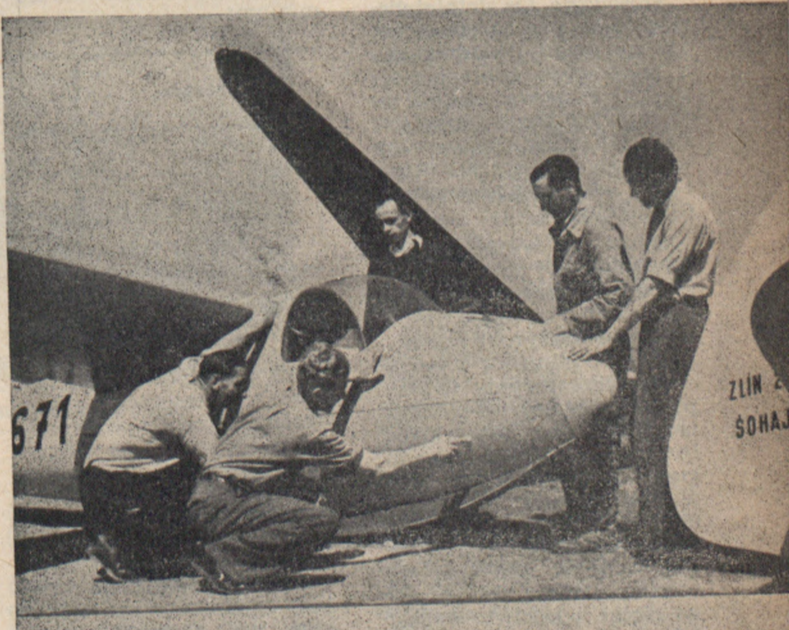
W czwartek dnia 16 czerwca odbył się przelot docelowy szybkościowy na trasie Żar — Krosno (186 km). Do celu doleciał tylko jeden zawodnik — Czechosłowak Plesko. Inni, w tym wszyscy Polacy i Węgrzy, lądowali po drodze, nie osiągając celu.

Konkurencja ze względu na ciężkie warunki atmosferyczne na trasie przelotu — była bardzo trudna do wykonania, toteż zawodnik czechosłowacki Plesko udowodnił tu swą wysoką klasę pilotażu.

U góry: Oto szybowce naszych zagranicznych gości. Od lewej szybowiec czechosłowacki Sohaj-2 oraz kolejno szybowce węgierskie: Futar, M-22 Turul, Kevely.

U dołu: Nasi warsztatowcy z zainteresowaniem oglądają wykończenie czechosłowackiego Sohaja. Trzeba interesować się osiągnięciami naszych przyjaciół.

U dołu: Na Żar ściągają codziennie setki widzów. Do najbardziej zapalonych entuzjastów szybownictwa należy oczywiście młodzież.





Z OSTATNIEJ CHWILI: PODAJEMY OSTATNIE WYNIKI MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW SZYBOWCOWYCH PAŃSTW DEMOKRACJI LUDOWEJ. PIERWSZE MIEJSCE ZAJĘŁA IRENA KEMPÓWNA, DRUGIE MIEJSCE ADAM ZIENTEK, TRZECIE ZAWODNIK CZECHOSŁOWACKI SVINKA, CZWARTE MIEJSCE TADEUSZ GÓRA. OBSZERNY REPORTAŻ Z ZAKOŃCZENIA ZAWODÓW ORAZ PUNKTACJĘ PODAMY W NASTĘPNYM NUMERZE.

Co ma chemik do samolotu?

LECH ZAKRZEWSKI

III

Lekkie stopy

Części stalowe, obok swych niezaprzeczonych zalet wytrzymałościowych i mechanicznych, mają jedną wielką wadę — duży ciężar właściwy. Godzimy się z tą wadą stosując stal tam, gdzie wymagamy od materiału bardzo dużej wytrzymałości i twardości. W wielu jednak wypadkach stal można z powodzeniem zastąpić lekkimi stopami a nawet drzewem. Te materiały są oczywiście mniej wytrzymałe od stali i części z nich wykonane będą znacznie grubsze. Tym niemniej w ogólnym bilansie konstrukcja może być lżejsza. Do sprawy drzewa jeszcze powrócimy, a tymczasem zajmiemy się s t o p a m i.

Stosowane w lotnictwie stopy lekkie są oparte głównie na dwóch składnikach, a mianowicie glinie i magnezie. Ponieważ metale te są mniej znane i „popularne", jak żelazo, opiszę więc w najogólniejszych zarysach ich występowanie i produkcję.

Glin — Al występuje powszechnie w połączeniu z krzemem; otrzymać go można stosunkowo najłatwiej z minerału boksytu (uwodniony tlenek glinu $Al_2O_3\,2H_2O$). Hutnicze metody (wytapianie węglem) rezultatu nie dają. Stosuje się elektrolizę stopionego boksytu. W czasie przepuszczania prądu na biegunie ujemnym aparatu (na katodzie) wydziela się czysty roztopiony glin. Czysty glin topi się w temperaturze 660° C. Jego ciężar właściwy wynosi 2,6 g/cm³.

Magnez — Mg występuje głównie jako węglan magnezowy, tzw. magnezyt $MgCO_3$ i jako węglan mieszany magnezowo wapniowy $MgCO_3 \cdot CaCO_3$ dolomit. Otrzymuje się go, podobnie jak glin, elektrolizując stopiony tlenek magnezu MgO. MgO do elektrolizy uzyskuje się prażąc magnezyt. Magnez jest to metal srebrzysty. Temperatura topnienia 651°. ciężar właściwy 1,89 cm³.

Pali się oślepiającym białym światłem („magnezja" do fotografii oraz rakiet sygnałowych i oświetlających) dając tlenek magnezu.

Z licznych stopów lekkich wymienimy tutaj najważniejsze.

Duraluminium. Jest to stop bardzo lekki, nieznacznie tylko przewyższający swoim ciężarem gatunkowy ciężar czystego glinu. Wytrzymałość duraluminium jest bliska wytrzymałości mało węglistych stali („żelaza). A oto skład trzech typowych gatunków duraluminium:

Gatunek	Al (glin)	Cu (miedź)	Mn (mangan)	Si (krzem)
Dural	94,8	4,5	0,6	—
Dural E	do 100%	3 ÷ 4,5	0,5 ÷ 1,5	0,5
Avional D,M	do 100%	5	0,2 ÷ 1,5	~ 1

Tak samo jak stal, duraluminium osiąga najlepsze własności mechaniczne dopiero po odpowiedniej obróbce termicznej. Stop duraluminiowy podgrzewa się początkowo do temperatury ok. 350° C i wolno studzi. Ta operacja, która nazywa się wyrzażaniem, powoduje zmiękniecie materiału — łatwo go wtedy obrobić mechanicznie, tzn. kuć, zginać, toczyć, szlifować itp. Gotowy przedmiot hartuje się przez ogrzewanie do temp. 450° C i nagłe ochłodzenie. Przedmiot po hartowaniu musi jeszcze „odleżeć się" co najmniej 8 dni, bo dopiero po tym okresie czasu procesy utwardzające materiał są zakończone. Części duraluminiowe nie podlegają, tak jak wyroby stalowe, rdzewieniu. Na powierzchni glinu czy duraluminium tworzy się cieniutka warstewka tlenku glinu (Al_2O_3) — odpowiednik rdzy — ale proces utlenienia nie przebiega dalej, gdyż warstewka tlenku, pokrywając metal zupełnie szczelnie, chroni go przed dalszym utlenieniem.

Z duraluminium wykonuje się konstrukcje kadłubów i skrzydeł, pokrycie, śmigła, w silnikach karter i tłoki.

Siluminium jest pewną odmianą duraluminium. Zawiera obok glinu sporą (11 — 14%) domieszkę krzemu. Własności i zastosowanie podobne do duraluminium.

Elektron. Jest to najlżejszy stop metaliczny, jego ciężar właściwy wynosi 1,8. Własności wytrzymałościowe elektronu są nieco gorsze od tych samych cech duraluminium. Tym niemniej wyjątkowo niski ciężar stawia go na czele lekkich stopów używanych w lotnictwie. Skład elektronu wygląda następująco:

Gatunek	Mg (magnez)	Al (glin)	Mn (mangan)	Zn (cynk)
AZ G	90,5	6	0,5	3
V	89,5	10	0,5	—
AM_{503}	98,5	0,5	0,7	0,3

Elektron można stosować jako główny materiał konstrukcyjny. Szczególnie nadaje się na części podlegające dużym zmianom szybkości, jak np. tłoki.

Z racji dużej zawartości magnezu elektron, tak jak i magnez, pali się, gdy jest w formie drobnych wiórów, opiłków itp. Wymaga to dużej ostrożności w czasie obróbki. Zapalenie się większych bloków jest praktycznie niemożliwie, tak że na płatowcach konstrukcji elektronowej można latać bez obawy.

Pod wpływem tlenu i wilgoci powietrza elektron zachowuje się trochę odmiennie od stopów glinu. Pokrywa się wprawdzie tak samo cienką warstwą tlenku, ale warstwa ta nie przylega tak szczelnie i nie chroni dalszych części metalu przed utlenieniem. Elektron należy więc chronić przed korozją przez odpowiednie malowanie. Zamiast malowania w dosłownym znaczeniu, stosuje się kąpiel w rozcieńczonym kwasie azotowym, a potem w roztworze dwuchromianu potasu. Powierzchnia metalu pokrywa się wtedy ochronną powłoką chromianu magnezu o barwie żółtej. Na ogół wszystkie przedmioty elektronowe, niezależnie od tego czy mają być potem malowane, czy nie, poddaje się zabiegowi chromowania, który bardzo dobrze zabezpiecza metal przed utlenianiem.

(c. d. n.)

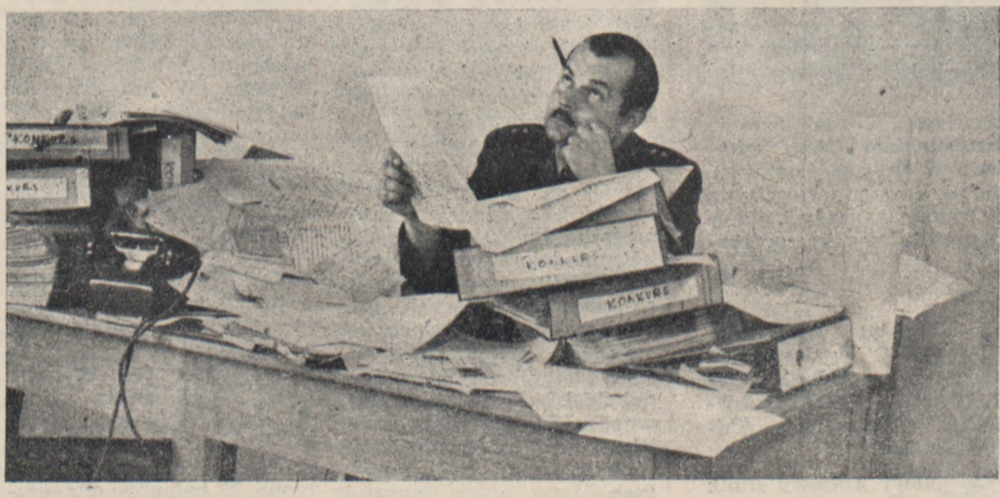
WYNIKI KONKURSU JUBILEUSZOWEGO

PRZEDSTAWIAMY ZWYCIĘZCÓW i ZWYCIĘŻONYCH

Wielki Jubileuszowy Konkurs Historyczny SiM-u został uroczyście zamknięty. Była punktualnie godzina 12.00, dnia 4 czerwca.

W Redakcji zapanowała cisza, w której rozległo się tak potężne westchnienie ulgi, że aż wiatr powiał po pokojach. To westchnął kolega EKRA, główny statystyk i mistrz ceremonii naszego konkursu. Postaci jego nie było jeszcze widać, gdyż zasłaniały ją ogromne stosy listów z rozwiązaniami konkursowymi. Tak było już od szeregu dni. Kol. EKRA zaklinał nas na wszystko, by nie przedłużać terminu nadsyłania rozwiązań. Nie sypiał po nocach, nie jadł, schudł i nic — tylko ciągle czytał i segregował odpowiedzi. Lecz dla nas prośby czytelników były ważniejsze. Przecież życzenie czytelnika jest dla nas rozkazem! Konkurs został przedłużony.

Pełne 38 godzin bez przerwy trwała praca nad przeczytaniem i oceną ostatnich rozwiązań. Wreszcie wszystko było gotowe. Nastąpił uroczysty moment losowania nagród.



Główny statystyk konkursu przy żmudnej pracy odcyfrowywania odpowiedzi czytelników

Wiem, że drżycie wszyscy z niecierpliwości i chcecie się natychmiast dowiedzieć, kto z Was jest szczęśliwcem, któremu przypadła w udziale pierwsza nagroda. Wiem o tym, lecz wystawię Waszą cierpliwość na małą próbę. Zanim podam Wam nazwiska zwycięzców naszego Wielkiego Jubileuszowego Konkursu Historycznego SiM-u — zapoznajcie się, proszę, z kilkoma ciekawymi cyframi dotyczącymi konkursu — no i oczywiście z jego prawidłowym rozwiązaniem. A potem powiem Wam jeszcze coś bardzo interesującego.

Otóż na konkurs nasz wpłynęło ogółem 1 582 odpowiedzi. Czy to dużo, czy mało? Jest to cyfra duża, bardzo duża. Jest to największa ilość uczestników (jeśli dobrze pamiętam) we wszystkich naszych dotychczasowych konkursach. Odpowiedzi prawidłowych było 641, czyli równe 40%. To, że odpowiedzi dobrych było mniej niż połowa wszystkich nadesłanych rozwiązań, świadczy o tym, że konkurs był trudny.

Rozwiązania nadesłali SiM-karze z miast i wsi, z nad morza i z gór, z Milicza, Lublina i Białegostoku, ze Szczecina, Łęczycy, Podkowy Leśnej, Katowic i Żywca, z Ryk, Warszawy, Jeżowej Woli, Przysielnicy, Krakowa, Zamościa i setek innych miast, miasteczek i wsi. Ażeby wszystkie te miejscowości wyliczyć, nie wystarczyłoby całej strony SiM-u.

Odpowiedzi nadeszły do nas od najróżniejszych SiM-karzy z najróżniejszych stron naszego kraju. Były rozwiązania SiM-karzy starych (podejrzewam, że było wśród nich nawet kilku z bardzo długimi siwymi brodami), od SiM-karzy - pilotów, szybowników i mechaników (czują się oni wszyscy bardzo zaszczyceni tym, że zaliczamy ich jako młodzież do naszej simowej rodziny) i wreszcie od wielkiej masy SiM-karzy w kwiecie wieku — to jest od modelarzy, ligowców, tych najgorętszych entuzjastów lotnictwa. Poza tym podejrzewam, że niektóre rozwiązania (było ich cztery lub pięć) nadesłali SiM-karze w wieku niemowlęcym, gdyż ani jedna z dwunastu odpowiedzi na pytania konkursowe nie była prawidłowa...

A teraz przejdźmy do rozwiązań. Rozpatrzmy po kolei wszystkie rysunki.

Rys. 1. Przekazanie szybowca typu „Kaczka" lotnictu Polski Ludowej w dn. 1 maja. Rysunek ten nie budził żadnych wątpliwości, wszystkie odpowiedzi były dobre.

Rys. 2. To był najtrudniejszy orzech całego konkursu. Rysunek ma wyobrażać greckiego bohatera Herkulesa (z maczugą!), który przedstawia rozreklamowany szeroko ogromny samolot amerykański o tej samej nazwie. Jak wiecie, samolot ten nie chciał wcale latać i dlatego ten Amerykanin w cylindrze stara się go unieść w powietrze — chociażby na dźwigu.

Ale wielu SiM-karzy zrozumiało ten obrazek inaczej. Jest w tym nasza wina. No, bo rzeczywiście — olbrzym z maczugą może oznaczać bezmyślną maszynę amerykańską do niszczenia samolotów. Albo lotnictwo amerykańskich podżegaczy wojennych, którzy chcieliby je skierować przeciwko narodom miłującym pokój. Albo lotnictwo krajów Europy Zachodniej, skrępowane (łańcuchem) przez amerykański plan Marshalla. Czy można coś zarzucić tym odpowiedziom? Nie. Są one prawidłowe. Wszystkie rysunki są przecież symboliczne i każdy SiM-karz ma prawo zrozumieć je po swojemu. Dlatego też postanowiliśmy w Redakcji jednogłośnie wszystkie powyższe odpowiedzi uznać za prawidłowe.

Rys. 3. Kolumna Zygmunta — znany pomnik warszawski, oznacza oczywiście pułk myśliwski „Warszawa", który w Berlinie bierze odwet za naszą zniszczoną stolicę. Prawie wszystkie odpowiedzi były dobre.

Rys. 4. To oczywiście pilot rosyjski Niesterow, który wykonał pierwszą w dziejach lotnictwa pętlę. Wiadomo, że za ten „niesłychany" wyczyn zacofani urzędnicy carscy chcieli pilota zamknąć do aresztu. Większość SiM-karzy odgadła prawidłowo ten rysunek, ale kilku z nich nie pamiętało nazwiska pilota. Napisali, że to Niestrojew, Piotrowski. A to przecież wstyd, by nie znać tak ważnego faktu z historii lotnictwa.

Rys. 5 i 6 nie budziły naogół żadnych wątpliwości. Pierwszy przedstawia szybowiec „Mucha" oraz samoloty „Junak" i „Miś", a drugi Czesława Tańskiego — konstruktora pierwszego polskiego śmigłowca i szybowca „Lotnia". Wstyd mi tylko za jednego SiM-karza, który napisał, że tym malarzem jest.. Leonardo da Vinci.

Rys. 7 przedstawia oczywiście historyczny moment ukazania się pierwszego numeru SiM-u. Świadczy o tym kiosk z napisem „GAZETY", pisma z wielką jedynką, no i tłok przy kiosku. Przypuszczam, że nikt nie potwierdzi zdania jednego z SiM-karzy, który twierdzi, że jest to pierwszy start samolotu braci Wright.

Jasne, że na rys. 8 widzimy człowieka, ale niektórzy SiM-karze „zapomnieli" dodać, że jest to znany radziecki rekordzista spadochronowy ppłk. W. Romaniuk, który zyskał sobie

przydomek „człowiek - kamień".

Marynarzem na rys. 9 jest Rosjanin Aleksander Możajski, konstruktor pierwszego samolotu, który w ogóle latał.

Na rys. 10 widzimy koło. Skoro to jest koło — to nie hufiec junaków „SP", jak chcieliby niektórzy SiM-karze, ani litera O. oznaczająca „system O" (oszczędność) — według zdania innych. Nie jest to również koło Ligi Lotniczej, bo na Żarze (na rysunku jest charakterystyczna sylwetka budynku meteo) nie ma koła LL. Natomiast jest to Koło Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej pracowników szkoły szybowcowej Żar, którego członkowie wykonali cały szereg prac (budowa linii elektrycznej, budynku dla wyciągu) i zaoszczędzili Państwu setki tysięcy złotych.

Rysunki 11 i 12 nie budziły prawie (nie mówię o SiM-karzach w wieku „niemowlęcym") żadnych wątpliwości. Pierwszy z nich przedstawia znanego radzieckiego pilota Czkałowa, drugi polski szybowiec „Sęp" na zawodach w Szwajcarii (ser szwajcarski!).

Po przeczytaniu powyższego wydaje Wam się na pewno całe rozwiązanie łatwe i proste, prawda?

A teraz zdradzę Wam WIELKI SEKRET, o którym mówiłem uprzednio. Otóż ten nasz jubileuszowy konkurs, to nie był taki sobie, zwykły konkurs i nic więcej.

To był dla Was, drodzy SiM-karze EGZAMIN i to poważny egzamin z Waszych wiadomości o lotnictwie. Nie gniewacie się chyba na nas, że spłataliśmy Wam takiego figla?

Egzamin ten wykazał bardzo wiele. Okazuje się, moi kochani, że największe braki macie z dziedziny historii lotnictwa i z zagadnień politycznych. Czy można nie wiedzieć, kim był Niesterow, Tański czy Możajski? Przecież w SiM-ie o tym pisaliśmy niejednokrotnie! Nie są to oczywiście zarzuty skierowane do Was wszystkich. Widzę, jak winowajcy delikatnie rumienią się w tej chwili i postanawiają natychmiast przejrzeć stare numery SiM-u.

Mało tego. Okazało się, że istnieją nawet SiM-karze zarozumiali. Zdziwiłem się mocno, gdy się o tym przekonałem. Pisze oto jeden z drugim: „Kochana Redakcjo, cieszę się, że konkurs jest taki łatwy. Rozwiązałem go w 5 minut". Rozwiązał — a połowa odpowiedzi jest błędnych. A wielu było takich, za których sam ręczę, że potrafiliby prawidłowo odpowiedzieć na wszystkie pytania, ale po prostu nie chciało im się usiąść i pomyśleć czy poszperać w starych rocznikach SiM-u. A to jest źle. Przyszły lotnik musi wyrabiać w sobie pilność, staranność i systematyczność w pracy — bo inaczej nigdy pilotem nie zostanie.

Jestem pewien, że złościcie się na mnie za to kazanie, które Wam tu wygłosiłem, ale w duchu wszyscy przyznajecie mi rację. Każdy z Was musi teraz wyciągnąć wnioski z błędów, jakie popełnił przy rozwiązywaniu konkursu: przejrzeć historię lotnictwa, przeczytać kilka artykułów z dawnych numerów SiM-u, nauczyć się pracować starannie, dokładnie i systematycznie. A gdy to zrobicie — jestem całkowicie przekonany, że w następnym konkursie wszystkie odpowiedzi będą prawidłowe.

A teraz, na zakończenie przedstawiam Wam zwycięzców naszego konkursu. Zasłużyli w zupełności na otrzymane nagrody i dlatego gratulujemy im serdecznie.

Oto oni:

I. Przelot samolotem PLL „LOT" w dowolnym kierunku na jednej z linii „LOT-u" — ADAM LORANC. Mikuszowice Śląskie Nr 227.

I. Nowy krajowy silnik samozapłonowy (SiM) o pojemności 2,6 cm³ — SERGIUSZ MUSIATOWICZ, Kielce, ul. Pomorska 28—2.

III. Trzy książki Wyd. „Prasa Wojskowa": 1. „Myśliwiec" — Pokryszkina, 2. „Samoloty w walce" — Wołkowa i 3. „Warszawa Kurs na Berlin — Meissnera. — WIESŁAW FUGLEWICZ, Wrocław 9, ul. Głowackiego 2 m. 5.

IV. Dwie książki wyd. Arcta: „Nad Czarnym Morzem" — Iwicza i „Zwichnięte Skrzydła" — Arcta — JAN POWOLNY, Lidzbark Warmiński, Dom Dziecka 2, ul. Brzeska.

V. „Modele Latające" — Miklaszewskiego otrzymuje — JAN KOSTRZEWA. Kraków, ul. Szujskiego 5 (Bursa ZNP) do użytku wspólnego z kolegami z bursy (rozwiązanie kol. Kostrzewy uznane zostało jako praca zespołowa).

Z TYGODNIA LL

Pocztowy obwód LL powstał w Szczecinie w dniu 1 czerwca br. Obwodowi podlegają wszystkie pocztowe koła Ligi Lotniczej w zasięgu terytorialnym Szczecińskiej Dyrekcji Okręgowej Poczt i Telegrafów.

2 000 członków obejmie nowopowstałe koło Ligi Lotniczej przy Państwowym Przedsiębiorstwie Budowlanym w Szczecinie. Masowe zapisy na członków są świadectwem rosnącego zainteresowania lotnictwem szczecińskich robotników.

Obwód kolejowy LL w Szczecinie liczy 7 000 członków. Na rzucone przez dyrekcję LL hasło kolejarze - członkowie Ligi Lotniczej postanowili podwoić swe szeregi w jak najkrótszym czasie.

Okręg Zachodnio-Pomorski liczy 24 041 członków zgrupowanych w 26 obwodach i 393 kołach. Liczba kół młodzieżowych przekracza 166, ilość członków — 7 780. Członków dożywotnich Okręg liczy 14.

21 modelarni powiatowych i 3 na terenie Szczecina liczy Okręg Zachodnio - Pomorski LL. Modelarnie te przeszkoliły 40 przodowników modelarstwa lotniczego. Okręg posiada trzech aktywnie pracujących instruktorów modelarskich.

Ponad milion złotych przekazał Okręg Zach.-Pomorski LL do Zarządu Głównego LL. Na odbudowę Warszawy Okręg przekazał również ponad milion złotych.

Trzy pierwsze miejsca zajmuje Okręg Zach.-Pomorski: w ilości odprowadzanych do Zarządu Głównego LL wpływów, w ilości członków — proporcjonalnie do zaludnienia oraz pod względem wzorowej sprawozdawczości. Okręg pracuje na połowie etatów pracowniczych.

Półtora miliona zł wyniósł dochód z imprez organizowanych przez Okręg Zach.-Pomorski Ligi Lotniczej w III Tygodniu LL. Do kwesty publicznej na cele Ligi miejscowa organizacja PZPR skierowała 1 000 osób.

Lot do Warszawy ze Szczecina odbyła trójka pomorskich przodowników pracy: tokarz kolejowy ze Starogardu — Król, majster tramwajowy — Wołosiak i listonoszka — Szyjanowicz.

Loty propagandowe nad Szczecinem urządził w III tygodniu LL Okręg Zach.- Pomorski LL. Bilety rozprowadzono wśród publiczności drogą loterii.

Loty na samolocie pasażerskim zorganizowano na poznańskim lotnisku Ławica dla 42 przodowników pracy z zespołów Państwowych Majątków Ziemskich. Każdy lot trwał 15 minut.

30 przodowników pracy z poznańskich Zakładów Cegielskiego, kolei i poczty odbyło loty propagandowe na samolotach wojskowych w ramach III Tygodnia LL.

30 aktywistów ze szkolnych kół LL w Poznaniu odbyło loty pasażerskie na samolotach wojskowych w III Tygodniu Ligi Lotniczej. Każda szkoła wydelegowała jednego ucznia.

Wielką wystawę lotniczą zorganizowała Dyrekcja Okręgowa Ligi Lotniczej w Poznaniu wspólnie z Sekcją Konstruktorsko-Lotniczą Szkoły Inżynierskiej i jednostką lotnictwa wojskowego. W dniu otwarcia (30.V) wystawę obejrzały liczne wycieczki z zakładów pracy i szkół.

Pokazy modeli latających z silnikami tłokowymi i odrzutowymi odbyły się na placach Poznania w dniach 31.V, 1.VI i 2.VI. Pokazy wzbudziły olbrzymie zainteresowanie publiczności poznańskiej.

Lot konkursowy balonów miast Wielkopolski odbył się w d. 4 czerwca w ramach III Tyg. LL w Poznaniu. Z Placu Wolności wypuszczono 20 balonów meteorologicznych, z których każdy nosił nazwę jednego z wielkopolskich miast. Konkurs polegał na odgadnięciu nazwy balonu, który najdalej odleci od Poznania. Nagrody: 2 bezpłatne przeloty do Szczecina na Święto Morza.

Zawody modeli odrzutowych o pobicie rekordu szybkości odbyły się w Poznaniu w ramach III Tygodnia Ligi Lotniczej. Jako nagrodę ufundowano dla zwycięzców zawodów biblioteczki.

Loty propagandowe z lądowaniami na terenie województwa poznańskiego zorganizował Okręg Poznański Ligi Lotniczej. Startowało 6 samolotów wojskowych wraz z prelegentami, którzy po wylądowaniu zaznajamiali ludność z konstrukcją samolotów i wygłaszali prelekcje o lotnictwie polskim.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

Wyobraźmy sobie zawody, no, powiedzmy — pływackie. Sztafeta 3×100 metrów. Wszyscy są na stanowiskach. Różne zespoły szykują się do walki. Pierwszy już wystartował. Nagle w jednej z grup zawodnicy przyoblekają tragiczne miny, a ich kierownik wkłada rękę do wody i ogłasza wszem i wobec, że... woda jest zbyt zimna i jego grupa wycofuje się z wyścigu...!

Wyobraźmy sobie te gwizdy i śmiech, jaki powstałby po takim oświadczeniu „sportowców". No, bo, jak to — poprzednicy mogli płynąć, a tu nagle woda za zimna, a tu nagle zawodnicy boją się zamoczyć pięknie haftowane (ze znakami klubu) kostiumy kąpielowe? Więc po co przyszli na zawody? Czy tylko po to, aby wywołać zatargi mające na celu zdenerwowanie przeciwników?

Trudno jest znaleźć odpowiedź na takie pytanie. Tak jak trudno byłoby usprawiedliwić postawę pewnych zawodników — modelarzy, którzy przyszli na zawody eliminacyjne z dość porządnymi modelami, ale bali się startować, bo wiał silny wiatr i wszystkim ich poprzednikom modele się wytłukły, a oni czekali na lepsze warunki, odmawiając startu, bo ciągle mieli modele nie przygotowane (!). A zresztą — tłumaczyli się — nie po to budowaliśmy modele rok czasu, aby w pięć minut je stracić (!).

Jakieś wielkie nieporozumienie, proszę kolegów. Jakaś okropna pomyłka. Jakto? Na zawody przyszliście czy na próby i rekordy? Jeżeli wszyscy (podkreślam wszyscy) mogli i chcieli startować, a wy się wzbranialiście, to czy jesteście godni miana zawodnika — sportowca? Po trzykroć Nie, Nie, Nie.

Czy z powodu nieodpowiednich warunków szybownicy nasi na Żarze nie startowali? Czy słyszeliście, żeby podczas Challenge'u, czy innych zawodów, ktoś się cofnął bo wiatr... itp.? Nie. Jeżeli ktoś się wycofał, to tylko z powodu uszkodzenia maszyny, które zresztą natychmiast naprawiał i natychmiast dołączał się do dalszego współzawodnictwa.

Może zbyt wiele podałem przykładów, ale sądzę, że wypadek, który się wydarzył, godny jest napiętnowania, jako typowy przykład niesportowego zachowania!

A teraz na przestrogę dla przyszłych pokoleń modelarzy i na naukę dla winowajców podajemy nazwę niesportowego zespołu. Jest to modelarnia Liceum Lotniczo - Mechanicznego w Warszawie. Wstyd!

Objechałem wiele miast, aby popatrzeć na zawody eliminacyjne. Widziałem zapalonych sportowców, nowe, jak co roku twarze, nowe, lepsze modele, ale... widziałem również i pewne błędy w metodyce szkolenia młodych lotników.

Widziałem mianowicie modelarzy, którzy z pięknie wykonanymi modelami bali się startować, bo nie zaznajomili się należycie z techniką startu i obsługą modeli na lotnisku, bo nie przekonali się o korzyściach pracy zespołowej na starcie...

Wielkim błędem ze strony instruktora, czy przodownika jest takie prowadzenie zajęć, w których „nie wystarcza czasu" na oblatanie modeli. Wynikiem takiej pracy jest fakt, że modelarz nie może poradzić sobie z modelem na zawodach, pomimo że model ma wszelkie dane do zdobycia nawet nowego rekordu. W ubiegłym roku pisałem o modelarzach — warsztatowcach i apelowałem o takie rozłożenie pracy, aby na każdą godzinę zajęć w modelarni — pięć wypadło na starcie — na oblatywaniu.

Nie chcemy przecież sprowadzić małego lotnictwa do „modelarstwa" w pełnym tego słowa znaczeniu, ale do zajęcia, wyrabiającego oprócz umiejętności technicznych również i sprawność sportową, organizacyjną i najważniejszą z wymienionych — pracę zespołową na starcie.

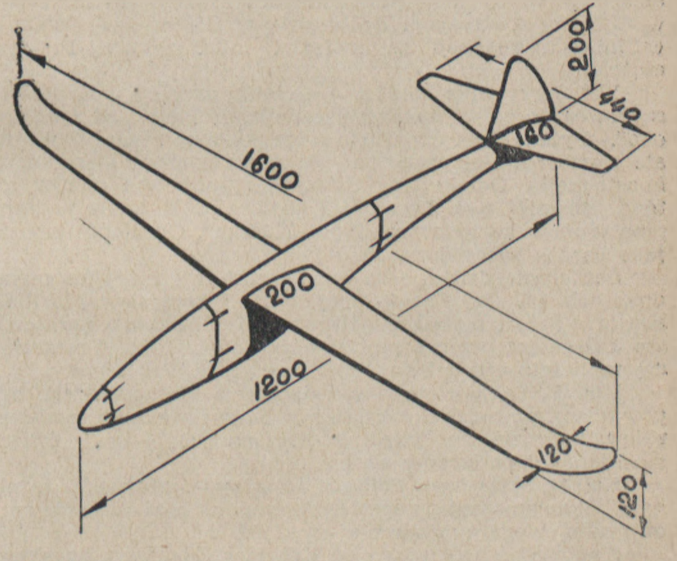
Tylko praca zespołowa może zapewnić zwycięstwo na zawodach modelarskich. Nie wyholuję sam modelu. Sam nie nakręcę gumy. Nie obsłużę sam modelu silnikowego czy odrzutowego...

Do tego potrzebni są zgrani pomocnicy, których hasłem będzie — jeden za wszystkich, wszyscy za jednego!

Obserwator



Ferdynand Jankowski, kursant Technicznej Szkoły Lotniczej, na zawodach eliminacyjnych w Warszawie. Poniżej model szybowca własnej konstrukcji



MODELE BALONÓW

W dniu 1 maja, podczas manifestacji na Jasnych Błoniach wypuszczono 10 balonów - montoglifiérek wykonanych przez zgromadzoną w ZMP młodzież szczecińską.

Pionierzy tego sportu modelarskiego z Gimnazjum Handlowego odnieśli pełny sukces, który można stwierdzić na podstawie napływających meldunków, nadsyłanych do ZMP z Województwa.

Balon „Poznań", którego start nastąpił o godz. 9.45 z Jasnych Błoni w Szczecinie, wylądował o godz. 13.10. „Ikar" lądował po godzinie lotu w Niskich Sadach. „Orzeł" utrzymał się w powietrzu 1 godz. 20 m.

Z wypuszczonych 10 balonów, 3 lądowały na terenie Niemiec. Najwięcej balonów lądowało w gminie Kołbaskowo.

F. P.

PRZEDSTAWIAMY ZAWODNIKÓW



ANTAL HEPPER

Zawodnik węgierski, Antal Hepper, ma 34 lata. Pochodzi z rodziny robotniczej. Z zawodu jest mechanikiem narzędziowym, mieszka i pracuje w Budapeszcie. Jest aktywnym członkiem postępowej partii narodu węgierskiego — Węgierskiej Partii Pracujących.

Pkat. A pilota szybowcowego uzyskał w 1935 roku, potem kolejno w latach następnych „zrobił" B i C. Odznakę „złote D" uzyskał jako pierwszy pilot po wojnie w roku 1945 i jako piąty z kolei szybownik węgierski. Do najlepszych osiągniętych przez niego wyczynów należą: przelot z Węgier do Jugosławii na trasie 365 km, wysokość 3 600 m oraz czas 16 godzin. Ogółem wylatał na szybowcach ponad 400 godzin i ponad 2 000 godzin na maszynach silnikowych. Jest instruktorem szybowcowym i silnikowym. Na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej startuje na szybowcu konstrukcji węgierskiej „Futar" Nr rej. HA-4054.

JÓZEF JACEK FIGWER



Pilot Figwer należy do klasy naszych juniorów. Liczy obecnie 21 lat. Jest studentem IV roku Politechniki w Gliwicach na Wydziale Elektrycznym, grupa radio. Jest członkiem ZAMP u (Związku Akademickiego Młodzieży Polskiej), w którym prowadzi aktywną pracę społeczną. Latanie szybowcowe rozpoczął bezpośrednio po wojnie, uzyskując w roku 1945 pkat. A i B. W roku 1946 „zrobił" C, a w roku 1947 skończył kurs pilotażu silnikowego w Ligotce. W roku 1948 uzyskał na Żarze pkat. D. Ogółem wylatał na szybowcach 110 godzin.

Do najlepszych jego wyczynów należy czas 1 godz. 57 min. na trasie trójkątnej 100 km oraz 2 godz. 29 min. na przelocie docelowym 100 km. Na Zawodach Juniorów w roku bieżącym zdobył drugie miejsce.

Na Zawodach Państw Demokracji Ludowej startuje na szybowcu „Mucha" Nr rej. SP-888.

POCZTA LOTNICZA

Koledze **Bogumiłowi Dzięglowi z Oleśnicy** mogę dać tylko jedną radę: zmieńcie prezesa koła LL i założcie sami modelarnię, wtedy nie będzie kłopotu z nabyciem materiału w CSMM; **Andrzejowi Bekierowi z Chrzanowa** dziękuję w imieniu redakcji za materiał informacyjny. Prosimy częściej!

Kol. Jerzy Grześkiewicz — Gołąbki przysłał plan modelu szybowca do oceny, zaznaczając, że był robiony „od ręki i na oko". Pyta Kolega czy warto robić podobne rysunki? Warto, ale warto również zapoznać się z teoretycznymi zasadami konstrukcji. Oczekujemy dalszych rysunków i opisów lotów. Również **Kol. Zygmunt Podstawek z Bytomia** nadesłał plan modelu kartonowego typu „Kaczka". Oceniamy projekt jako bardzo dobry, prosimy o dalsze prace.

Serdecznie dziękuję za wiadomości informacyjne zarządowi **koła LL przy Państwowej Szkole Przemysłowej w Bielsku** oraz proszę o stałą współpracę. **Kol. Mikołaja Lorkiewicza z Orchowa** przepraszam za późną odpowiedź. Postaramy się zamieścić artykuł na poruszone przez Was tematy.

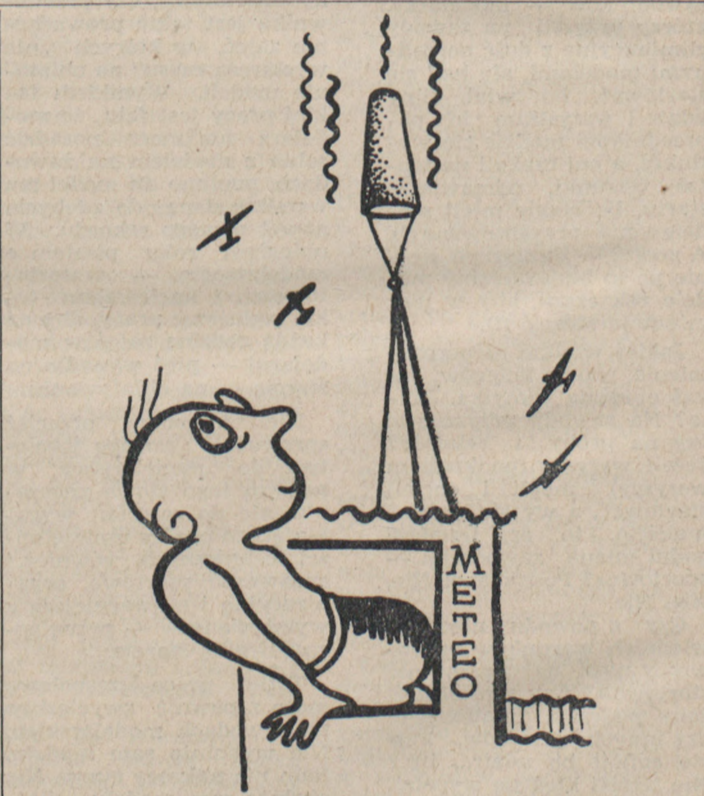
Kol. Z. Lachowiczowi z Tomaszowa Mazowieckiego odpowiadam, że radziecka książka o budowie silnika modelarskiego na razie nie będzie tłumaczona. O budowie świecy modelarskiej postaramy się coś napisać.

Kolegę Stanisława Polita z Jarosławia informuję, że plany silnika samozapłonowego drukowano w SiM-ie, począwszy od grudniowego numeru SiM-u w 1948 r.

Kwituję poza tym listy od Kol. Kol. **Zdzisława Rączkowskiego z Konina, Aleksandra Kwiatkowskiego z Radomia** (prosimy o artykuły), **Władysława Jarzynki ze Szczakowej, Józefa Siury z Mikulczyc Śląskich, Stefana Fiodorowa z Radomia, St. Helińskiego z Turka, Jana Chmiela z Cieszyna Czeskiego, Kryspina Pijanowskiego z Tomaszowa, J. Minkowskiego z Ełka, Tadeusza Wierzbowskiego z Zielonej Góry, Tadeusza Żacha z Nowego Sącza, Bronisława Kunickiego ze Skarżyska, Stanisława Orzechowskiego z Warszawy i Zbigniewa Ogona z Rybnika.**

Koledzy wyżej wymienieni już częściowo otrzymali odpowiedź listownie, reszta wyjaśnień zostanie podana w formie odpowiednich artykułów, które o wiele obszerniej objaśnią naszym Czytelnikom poruszone zagadnienia.

p. e.



Warunki!!

Na zdjęciu na okładce:

Długoskrzydłe ptaki na szczycie Żaru. — Szybowce w kolejce startowej w czasie zawodów Państw Demokracji Ludowej.

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 1039 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-78371

Cena zł 15